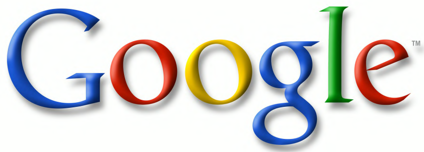




BESCHOUWINGEN

VAN EENEN

AANDEELHOUDER

OVER DE

STOOMVAART-MAATSCHAPPIJ NEDERLAND

NAAR AANLEIDING DER

BUITENGEWONE ALGEMEENE VERGADERING

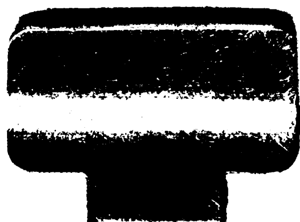
VAN AANDEELHOUDERS

den 25 Maart 1872 gehouden.



'S GRAVENHAGE
W. P. VAN STOCKUM
1872.


Ex-libris
Charles Atwood
Kofoid




SEAL OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA
LET THERE BE LIGHT
1868

BESCHOUWINGEN

VAN EENEN

AANDEELHOUDER

OVER DE

STOOMVAART-MAATSCHAPPIJ NEDERLAND

NAAR AANLEIDING DER

BUITENGEWONE ALGEMEENE VERGADERING

VAN AANDEELHOUDERS

den 25 Maart 1872 gehouden.





'S GRAVENHAGE
W. P. VAN STOCKUM
1872.

GEDRUKT BIJ H. P. DE SWART EN ZOON.

I.

In den jare 1856 werd, op voorstel van den toenmaligen Minister van Binnenlandsche Zaken, Dr. G. Simons, eene commissie benoemd om te onderzoeken den invloed die de voorgenomen doorgraving der landengte van Suez op den algemeenen wereldhandel zou hebben, het belang dat er in gelegen zou zijn de aandacht van den handel en de reederijen in Nederland te vestigen op de te verwachten veranderingen en op de middelen, die zouden behooren gebezigd te worden om die veranderingen met voordeel, althans zonder nadeel door te staan.

Deze commissie geheel zamengesteld uit mannen uitstekend geschikt om de gestelde vragen te beantwoorden, bragt den 11 Januarij 1859 een zeer uitgebreid en merkwaardig verslag uit, waaraan onbevooroordeelden ook nu nog eene blijvende waarde zullen moeten toekennen.

Zeer belangrijke wenken van die commissie zijn opgevolgd, waaronder in de eerste plaats genoemd kan worden al wat sedert gedaan is tot verbetering der toegangen onzer zeehavens en de uitbreiding onzer spoorwegen, ook met het oog op internationaal verkeer. De ondervinding zal uitspraak doen in hoeverre Nederland al of niet

gebaat wordt, door het meer en meer loslaten van beginselen waaraan die commissie nog waarde hechtte, b. v. het handhaven der Nederlandsche markt door vast te houden aan het beginsel van het ten verkoop overvoeren naar Nederland der Indische producten, waarover de Staat als eigenaar te beschikken heeft, enz.

Een beginsel dat door de commissie ook werd voorgestaan, was het toekennen van een hoogeren vrachtprijs aan schepen van stoomvermogen voorzien, dan die voor den overvoer van gouvernements-producten aan zeilschepen wordt betaald. De commissie zag namelijk te regt in dat de opening van den nieuwen weg naar Nederlandsch-Indië door het kanaal van Suez noodwendig den stoom op den voorgrond moest brengen en het zeilvermogen naar den achtergrond moest dringen.

In die dagen werd, zoo als in alle overgangsperioden het geval is, nog veel gedacht en gesproken over het aanbrengen van hulp-stoomvermogen aan zeilschepen, welk denkbeeld nu echter, zoo wij ons niet vergissen, ook ten gevolge der daarmede verkregen ondervinding, weinig verdedigers meer vindt en algemeen het denkbeeld wordt aangenomen dat men moet hebben òf zeilschepen òf stoomschepen, en dat de laatste op weg zijn de eerste meer en meer te verdringen.

De scherpzinnige commissie van 1856 zag teregt in dat de verbinding der Middellandsche met de Roode Zee noodwendig tot uitbreiding der stoomvaart moest leiden. Dat zij niet verkeerd had gezien, leeren wij o. a. uit de voorlezing van den Secretaris der Kamer van koophandel te Amsterdam, die na de feestelijke opening van het Suez-kanaal te hebben bijgewoond, in opgewonden stemming uitroept „geen stoombootverbinding, geen handel!”

Heeft nu Nederland zich de tien jaren te nutte gemaakt, die tusschen de verschijning van het verslag der bedoelde commissie en de opening van het Suez-kanaal verliepen, om op dit gebied met andere handeldrijvende natien te kunnen concurreren?

Men is gewoon zich thans van vele kwestien af te maken, door te zeggen „dat moet aan het initiatief van den bijzonderen ondernemingsgeest overgelaten worden" en dit is een stelsel dat voor hen die zich gaarne van eene zaak op de gemakkelijkste wijze afmaken, voorzeker zijne eigenaardige behagelijkheid heeft.

Op welke wijze nu heeft de bijzondere ondernemingsgeest van Nederland zich voorbereid, om zoo niet op het einde van 1869, dan toch in den aanvang van 1870 met de andere natien door het Suez-kanaal te stoomen, Nederland, dat door zijne rijke overzeesche bezittingen en zijne menigvuldige relatien met Nederlandsch-Indië, meer dan eenig ander volk geroepen was om van dien weg, welke den afstand tusschen het moederland en zijne kolonien met 3000 zeemijlen zou verkorten, een gretig gebruik te maken?

Het antwoord op die vraag is beschamend. Het aantal stoomschepen dat bij ons naauwelijks 2 percent van de handelsvloot uitmaakte, was in 1869 nog een weinig achteruit gegaan, het was van 45 op 43 verminderd en in negen jaren (1860 tot 1869) slechts met één vermeerderd, terwijl het in Groot-Brittanië van 2000 tot 2944 en in Frankrijk van 314 tot 420 in kortere tijdvakken was aangegroeid.

Voor allen die een open hart hebben voor de welvaart en den roem van Nederland en die meer aan daadzaken dan aan groote phrases hechten, was het dus eene blijde

boodschap in Januarij 1870 te vernemen dat zich eene commissie had gevormd tot bevordering van nationale stoomvaart op Nederlandsch-Indië. Het vooruitzigt werd dus geopend dat wij, hoewel niet zeer vroeg komende, toch niet de meest achterlijke zouden zijn om van het Suez-kanaal partij te trekken en dat nu werkelijk het kleine aantal onzer zeestoomschepen met een viertal krachtige grootsche stoombooten zou vermeerderd worden. Hetgeen vooral aan die tijding groote waarde deed hechten, was dat deze commissie zich gevormd had onder de bescherming van Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden, den beminden broeder van onzen geëerbiedigden koning, den vorst wiens liefde voor ons land, voor zijne marine, voor zijnen handel, voor zijne nijverheid zich tallooze keeren had geopenbaard, wiens kennis en doorzigt door een ieder, welke het voorregt heeft gehad met hem in aanraking te komen, om het zeerst worden gewaardeerd en bewonderd.

De brochure door die commissie uitgegeven en getiteld „Directe stoomvaart op Java door het Suez-kanaal" werd weldra gevolgd door het prospectus der Stoomvaart-maatschappij „Nederland" — die zich mogt verhovaardigen Z. K. H. Prins Hendrik der Nederlanden, tot Eere-voorzitter te hebben, en die de inschrijvingen op de eerste serie van hare aandeelen, groot *f* 3.500.000, van den 24 tot den 26 Maart 1870 openstelde.

Bij dat prospectus was eene berekening gevoegd om de gronden aan te toonen, waarop de meening berustte, dat eene stoomvaart op Indie door het Suez-kanaal, op de voorgestelde wijze ingerigt, werkelijk winstgevend moest zijn en niet minder dan 16 percent dividend werd dan ook de aandeelhouders voorgespiegeld. Waar echter vooral

waarde aan viel te hechten, was de overeenkomst met den Minister van kolonien gesloten, en waarbij deze (echter maar tot ultimo December 1874) aan de opte-rigten maatschappij verzekerde een jaarlijksch vervoer van 4800 last Java-producten, tot eene minimum vracht van *f* 97.50 per last.

Wanneer men nu ziet de millioenen die Nederland in elke buitenlandsche leening inschrijft, de kwistige hand waarmede zij de bodemlooze schatkisten van vele vreemde souvereinen tijdelijk opvult, dan zou men verwachten, dat drie en een half millioen voor eene vaderlandsche onderneming, waarmede werkelijk de eer des lands gemoeid was, in het rijke Amsterdam alleen, in een half uur zouden zijn volgeteekend! En wat zag men gebeuren? dat op den derden dag de leening niet was volgeteekend, dat er nog een nieuwe termijn van inschrijving moest geopend worden en dat eindelijk, niet zonder moeite en inspanning, de drie en een half millioen gevonden werden.

Voor hen die gaarne hooge renten trekken, moest de voorspiegeling van zestien percent, zou men vermeenen, iets bijzonder aantrekkelijks gehad hebben en voor hen die zulke groote renten niet verwachtten noch verlangden, scheen toch de overeenkomst met het departement van kolonien den waarborg van eenige renten in zich te bevatten. Wanneer men op die twee groote cathegorien van geldbeleggers let, die hier te lande ruim worden vertegenwoordigd, dan moet het voorzeker bevreemding wekken, dat het zoo veel moeite kostte eene betrekkelijk geringe som van drie en een halve millioen voor dit nationale doel bijeen te brengen en dan vraagt men zich af, was het ondeugenheid van onze geldmannen die wilden protesteeren tegen het gedurig verwijzen naar particu-

liere krachten en particulier initiatief, of was het een zeker voorgevoel, eene inwendige overtuiging dat toen reeds werkelijk de bezwaren bestonden, die na de volteekening van deze eerste serie, op eene even bescheiden als duidelijke wijze zijn uiteengezet door een bevoegd beoordeelaar in deze materie, den heer G. C. Daum, in zijne brochure getiteld „wenken voor de deelnemers in „de Stoomvaart-maatschappij Nederland" waarop wij nader nog hopen terug te komen?

Toen het prospectus bekend gemaakt, de gevraagde som volgeteekend en de maatschappij geconstitueerd was, ging er een luide klagt op van de zijde onzer industriëelen tegen de miskenning onzer vaderlandsche nijverheid, daar de vier booten der nieuwe maatschappij alle in den vreemde zouden gebouwd worden.

Bij velen die van oordeel zijn dat het welbegrepen belang des lands vordert zoo veel mogelijk zijne eigen werkkrachten te gebruiken en dat het hoogste ideaal dat eene regering zou kunnen bereiken, dit zou zijn, het land zoo te besturen dat aan ieder ingezeten werk kon verschaft worden voldoende om in zijne behoeften te voorzien, die dus ook volstrekt niet dweepen met het stelsel om ter besparing van een weinig geld, bij aanbestedingen de vreemdelingen den arbeid te gunnen waarmede men vele landgenooten het levensonderhoud kon doen verdienen, bij vele dier mannen, vond echter deze klagt, hoe warm hun hart ook voor den Nederlandschen werkman klopt, slechts gedeeltelijken weerklank.

De Maatschappij, zeiden zij, heeft zich verpligt haar dienst vóór of op den 15 Mei 1871 te openen: het is ondenkbaar dat op eene onzer inlandsche fabrieken zoodanig stoomschip van zulke ongewone afmetingen tegen

dien tijd gereed kan komen, terwijl de engelsche fabrikant zich verbindt bij het tot stand komen der zaak, de stoomschepen *onmiddelijk* op stapel te zetten. De ondernemers beloven bij het gebruik hunner machines van *compound expansive system* een steenkolen-verbruik dat verre beneden dat van andere scheeps-stoomtuigen zal blijven, en zij verbinden zich de reis in 41 dagen te zullen volbrengen. Hetgeen in de eerste plaats moet bewezen worden is de levensvatbaarheid der stoomvaart naar Java. Door de ondernemers geheel vrij te laten in al hun doen en laten, beneemt men hun alle voorwendsels om bij geheele of gedeeltelijke mislukking, zich achter opgelegde voorwaarden te verschuilen. Het ligt in den aard der zaak dat, wil men den 15 Mei 1871 de dienst openen en achtereenvolgens nog drie andere schepen in de vaart brengen, men zich tot die scheepbouwmeesters moet wenden die de meeste waarborgen geven, dat men op den bestemden tijd van alles in de meest mogelijke volmaaktheid voorzien worde. Bovendien in den vorstelijken eere-voorzitter heeft men den besten waarborg, dat die bestellingen buitenlands in het waarachtig belang der zaak onvermijdelijk waren en dat bij lateren aanbouw de Nederlandsche nijverheid niet zal voorbijgegaan worden, en dat men van haar zal nemen al wat zij in staat is te leveren.

Tegen deze redeneringen van mannen, wie onze nijverheid lief is, viel weinig in te brengen. De ondervinding alleen kon leeren of zij goed gezien hadden.

In het nummer van *het Vaderland* van den 22 Maart jl. verscheen een artikel, geteekend D., waarin de twijfel wordt kenbaar gemaakt of aan de beloften in het prospectus gedaan, wel gevolg is gegeven. De schrijver vraagt of het waar is dat, in plaats van *onmiddelijk* in Mei 1870

alle schepen op stapel te zetten, eerst in de tweede helft van 1870 de kiel van het eerste stoomschip (Willem III) is gelegd? Dit punt en vele andere met de bestelling der stoomschepen in verband staande, zullen voorzeker duidelijk en zonder omwegen worden uiteengezet in het verslag dat aandeelhouders te wachten hebben van de Commissie, in de Algemeene Vergadering den 25 Maart benoemd. Doch dit kan men thans wel als stellig aannemen, dat de late datum waarop dat schip aan het Nieuwe Diep is aangekomen, het zijne heeft bijgebragt tot de geweldige ramp die het heeft getroffen. Wanneer men toch het lijvige verslag leest der Commissie, belast met het onderzoek naar de oorzaak dier ramp, dan is bij al het duistere waarin men rondtast, toch eene zaak zeker, dat de lading met eene overhaasting, die aan ligtzinnigheid grenst, heeft plaats gehad, en wanneer men dan de ruwe wijze verneemt, waarop met de goederen werd omgegaan, dan herinnert men zich onwillekeurig dat vroeger als een voordeel van de versnelde gemeenschap met stoomschepen, voor den handel was opgegeven, „waarborg van behoud van goede kwaliteit bij ligt bederfbare waren." Zoo het schip vroeger afgewerkt ware geweest, zou men aan het laden meer zorg hebben kunnen besteden, en dit vroeger aangeprezen voordeel niet zoo schromelijk uit het oog hebben verloren.

Wat nu de inrigting der schepen betreft, waarover door vele der passagiers die aan de ramp ontkomen zijn, een ongunstig oordeel werd uitgesproken, het is wenschelijk dat de Commissie ook daarover haar gevoelen doe kennen. In het aangehaalde artikel wordt door den heer D. beweerd dat „uit de wijze van inrichting van de verblijven der pas- „sagiers aan boord der stoomschepen van de Maatschappij

„„Nederland”, het volslagen gemis aan kennis blijkt „van de vereischten, die in billijkheid gesteld kunnen „worden voor stoomschepen die naar Oost-Indie varen „door het kanaal van Suez, dat de hutten te klein zijn „met geen voldoende ventilatie, zonder licht en lucht, „dat de salon slecht geplaatst is, enz.” Het oordeel der Commissie over deze punten zal voorzeker door vele aandeelhouders met belangstelling vernomen worden, daar het een maatstaf zal leveren over de waarde die te hechten is aan den lof door den Directeur-Ingenieur in de algemeene vergadering van den 30 Mei 1871, in dit opzigt aan zijn eigen werk toegezwaaid. Indien het toch waar is dat de inrichting der hutten te wenschen overlaat, dat die bij de schepen van de Fransche en van de Engelsche maatschappijen veel beter is, dan is het van 't hoogste belang dat de Commissie een stellig gevoelen kenbaar make, opdat bij de aftimmering der volgende schepen daarop gelet worde. Onze nationale roem en het belang der aandeelhouders vorderen dit. Niet minder wenschelijk is het, dat het kolen-verbruik onderzocht worde. De heer Daum acht het mogelijk, dat het kolen-verbruik 33°/₀ te laag is geraamd. Ondertusschen was het geringe kolen-verbruik een der hoofdargumenten om de machine van ELDER aan te bevelen. In het belang van de eer der Maatschappij, zoowel als in het belang der Nederlandsche nijverheid moet nu over al die punten geen zweem van onzekerheid meer blijven bestaan: men moet weten of hetgeen de vreemdeling geleverd heeft, voldoende redenen gaf, om de Nederlandsche nijverheid geheel voorbij te gaan.

II.

De treurige loop van zaken der stoomvaart-maatschappij „Nederland” behoeft niet herinnerd te worden. Nadat het eerste stoomschip verbrand was, het tweede en derde door het zelfs meer dan eenmaal breken hunner schroefbladen, nadeelen aan de maatschappij berokkend hadden van vrij wat meer omvang dan de herstellingskosten der schroefbladen zelve, werden aandeelhouders opgeroepen, om den 25 Maart van dit jaar in eene buitengewone algemeene vergadering hoogst belangrijke zaken te behandelen. Het is op die vergadering en hare gevolgen dat men zich voorstelt thans de aandacht van aandeelhouders te vestigen.

Als een prealabel punt zij hier bescheidenlijk op het volgende de aandacht van het bestuur der maatschappij gevestigd. Toen het kapitaal bijeen gebragt moest worden, werd de gelegenheid om in te schrijven niet alleen te Amsterdam en te Rotterdam, maar in de voornaamste steden des Rijks open gesteld. Wanneer men nu vordert dat zij die inzage der voorstellen willen nemen en de algemeene vergadering willen bijwonen, vóór een bepaalden dag hunne aandeelen moeten deponeeren, dan zou het niet meer dan natuurlijk zijn, dan dit ook kon geschieden bij diezelfde bankiers waar men vroeger zijn geld kon brengen. Door zulks niet te doen en te dwingen dat men zijne aandeelen naar Amsterdam, Rotterdam of Utrecht moet verzenden, om als aandeelhouder toegelaten te worden, begaat men niet alleen eene onheuschheid jegens hen die vroeger welwillend hunne gelden aan de maatschappij toevertrouwden, maar men loopt gevaar

op zich den voorzeker geheel onverdienden schijn te laden, als of men gaarne maar weinig aandeelhouders van elders zag opdagen. Het bestuur hierop aandachtig gemaakt zal, wij twijfelen er geenszins aan, bij volgende gelegenheden aan dezen bescheiden wensch van de niet te Amsterdam, te Rotterdam, noch te Utrecht wonende aandeelhouders, gaarne te gemoet komen, en de gelegenheid tot het nederleggen der aandeelen uitstrekken tot al die plaatsen waar vroeger ook gelegenheid tot inschrijven bestond.

De voorstellen die aan de algemeene vergadering, tegen den 25 Maart te Amsterdam in het Amstelhôtel bijeengeroepen, werden voorgelegd, waren zeer eenvoudig. Zij luidden:

„Commissarissen en Raad van bestuur stellen voor het „bestuur te machtigen:

„1°. in de statuten de wijzigingen te brengen, die „gedrukt aan de aandeelhouders zijn medegedeeld:

„2°. eene leening te sluiten groot *f* 3.500.000 op de „voorwaarden, omschreven in art. 8 der gewijzigde sta„tuten."

Aan dit eenvoudige voorstel waren nog vijf bladzijtjes druks toegevoegd, ten opschrift voerende het woord TOELICHTING.

De slotsom was natuurlijk zoo als die van den welbekenden brief van Hieronymus Jobs aan zijnen vader, dat er behoefte aan geld is. De levensvatbaarheid der onderneming wordt afgeleid uit de aanzienlijke ladingen, die de schepen op hunne allereerste reizen, zoo wel uitgaande als thuiskomende hebben verkregen, en de talrijke passagiers die zij hebben medegevoerd. Voor de aandeelhouders zou die levensvatbaarheid duidelijker in het oog zijn gevallen, wanneer men er bij had gevoegd welke geldelijke

voordeelen die transporten aan de maatschappij hebben afgeworpen. Alvorens nog eene som toe te staan voor het bouwen van twee schepen, gelijk aan de som welke men vroeger noodig achtte om vier schepen in de vaart te brengen, zou men zonder onbescheiden te zijn nog wel mogen vragen: „wat is er voor die vier schepen dan wel „betaald; wat hebben de vaarten heen en terug gekost; „wat hebben de vrachten opgebragt; in hoe verre zijn „de berekeningen die gij bij uw prospectus hebt gevoegd, „door de uitkomst bevestigd geworden?" Wanneer dan het antwoord was dat de kosten zoowel van aanschaffing van materiëel als van exploitatie, de raming had overtroffen, dan zou men daaruit nog geene grieven tegen het bestuur behoeven af te leiden, want men weet het, iedere nieuwe onderneming betaalt leergeld en dat leergeld wordt in den regel door de aandeelhouders gedragen. Doch wanneer er op nieuw geld wordt gevraagd, dan schijnt eene volledige mededeeling van de wijze waarop het vroegere geld besteed is, geen overdreven eisch van den kant der stemgeregtigden. Van dat alles is in die TOELICHTING niets te vinden, men deelt geen enkel cijfer mede; de heeren melden alleen dat zij voor de versterking van het kapitaal, door eenige vlugtig aangestipte omstandigheden noodzakelijk geworden en de aanschaffing van twee nieuwe stoomschepen, de opbrengst eener leening groot *f* 3.500.000 behoeven.

Er wordt dus zelfs niet gezegd wat men eigenlijk noodig heeft. Want men lette hier wel op, er wordt hier niet gesproken van drie en een half millioen, maar van *de opbrengst eener leening groot f* 3.500.000.

De opbrengst dier leening is misschien maar *f* 3.150.000 of misschien maar *f* 2.800.000, al naar mate men er in

slaagt de obligatien tegen 90% of 80% te plaatsen. Ook deswege is niets aan de aandeelhouders medegedeeld.

Van de overige wijzigingen wordt alleen de aandacht gevestigd op diegene welke ten doel hebben het getal Directeuren van drie op twee te brengen en het toezigt van den Raad van bestuur op den gang van zaken, in meer practischen vorm te brengen dan men in den aanvang meende te kunnen doen.

Dat hoe schraal de toelichting ook was, de zaak zelve waarover gehandeld zou worden, groote belangstelling had opgewekt, bleek uit het groot aantal aandeelhouders dat achtereenvolgens de groote eetzaal van het Amstel-hôtel vulde, en waaraan dan ook moet toegeschreven worden dat de vergadering meer dan een half uur later werd geopend dan het tijdstip bij de oproeping vastgesteld, waardoor reeds dadelijk een niet onbelangrijk tijdverlies plaats vond. Er werd medegedeeld dat de tegenwoordig zijnde personen vertegenwoordigden 1255 heele en 73 halve aandeelen en het regt hadden 373 stemmen uit te brengen.

De vergadering werd voorgezeten door den heer A. A. Bienfait, daarin krachtig bijgestaan door den advokaat-consulent der maatschappij, die naast hem had plaats genomen.

Uit de dagbladen had men vernomen dat vijf Rotterdamsche aandeelhouders, de heeren Mr. M. Mees, F. J. Plate, L. Pincoffs, Mr. J. Pols en W. M. Ruys, een voorstel hadden ingediend om uit de tweede alinea van art. 18 de bepaling te schrappen, dat de Directeuren de scheepsgezagvoerders en cargadoors zouden benoemen, terwijl zij tevens overlegging hadden gevraagd van het contract met de tegenwoordige cargadoors gesloten. Het is te

betreuren dat dit voorstel niet gedrukt bij het binnenkomen der zaal aan de aandeelhouders werd uitgereikt, waardoor men ook thans in staat zou zijn de juiste bewoordingen hier mede te deelen.

De voorzitter deelde mede dat de heer G. J. Boelen zijn ontslag als Directeur had genomen. Men zal zich herinneren, dat in de vergadering van 30 Mei 1871, reeds bedenkingen in het midden waren gebragt tegen de gecombineerde betrekking van Directeur en uitsluitenden cargadoor der maatschappij in één persoon en uit het thans medegedeelde bleek nu, dat de heer Boelen aan de laatste de voorkeur had gegeven. Dat die betrekking dan ook tot de niet onvoordeelige moet gerangschikt worden, bleek uit het contract met dien heer voor tien jaren gesloten, van welk contract nu voorlezing werd gedaan.

In Amsterdam schijnt het de gewoonte, dat van de meeste groote vergaderingen het proces-verbaal door eenen Notaris wordt opgemaakt. Wij weten niet of dat alle discussiën omvat of alleen de genomen besluiten officieel constateert. Is het eerste het geval, dan zou het wel wenschelijk zijn, dat dergelijk stuk spoedig na de vergadering gedrukt en aan alle die haar hebben bijgewoond werd toegezonden, om alle onzekerheid betreffende hetgeen gezegd en niet gezegd is, weg te nemen. Dient het alleen om de genomen besluiten te registreeren, dan heeft het voor volgende discussie weinig waarde. In het onderhavige geval zou het van belang zijn, daaruit den woordelijken inhoud van het contract met den heer Boelen te kunnen vernemen. Bij de vlugtige voorlezing van zoodanig stuk verliest men veel. Dat de voorlezing daarvan echter op de meeste aanwezigen geen gunstigen indruk maakte, bleek uit de discussie welke nu volgde.

De heer Pincoffs opende het debat op eene wijze die zelfs door den consulent der maatschappij even beleefd als talentvol werd genoemd. Hij zeide volgens de Nieuwe Rotterdamsche Courant, die voorzeker het door haren stadgenoot gesprokene wel het meest naauwkeurig zal hebben medegedeeld, in substantie het volgende:

„Hij betuigde zijn dank aan het bestuur voor de gedane „mededeeling van het contract, waardoor de positie „zuiverder is geworden ter beoordeeling van de door hem „en zijn 4 Rotterdamsche medevoorstellers ingezonden „voorstellen. Daardoor toch werd geenszins bedoeld wat „men geliefde te noemen een Rotterdamsche oppositie „tegen het bestuur. Een zoodanig verwijt was onverdiend, „als men acht sloeg op den krachtigen steun dien deze „nationale onderneming in Rotterdam had gevonden, al „was de hoofdzetel daarvan ook te Amsterdam. Neen, „men wilde ook in Rotterdam niets liever dan het bestuur „in zijn wel gemeende pogingen ondersteunen, om een „maatschappij in bloei te doen toenemen, waarvan ook „in Rotterdam een schoone toekomst werd tegemoet gezien. „Die toekomst echter kon, volgens spreker, alleen bereikt „worden als misbruiken uit den weg werden geruimd, „die te goeder trouw waren ingeslopen. Het eigenbelang „had in deze zaak op den achtergrond, het belang van „het vaderland op den voorgrond moeten staan, gelijk „dat bij de uitnoodiging tot deelneming was toegezegd. „Spreker liet, na de kennisneming van het contract, „aan ieder onbevooroordeelde de beantwoording over der „vraag, of dat schoone denkbeeld is gehandhaafd. Wat „toch was hier geschied? Over het beginsel of men al „of niet vaste en uitsluitende cargadoors moest hebben, „kon men van gevoelen verschillen. Deze quaestie had

„echter niets te maken met hetgeen geschied is, namelijk „dat de directie ter wille van één persoon een „overeenkomst heeft gesloten, waaraan niet alleen de „tegenwoordige directie, maar ook opvolgende directeuren „gebonden zullen zijn. Dat hier persoonlijke begunstiging „heeft plaats gevonden blijkt, volgens spreker, vooral „uit de bepaling dat de directie dit contract mag opzeggen, „zoodra de heer Boelen ophoudt lid der firma de Vries „en C°. te zijn. Ook de bepaalde schadevergoedingen, „leveren daarvan een bewijs op. Men klaagt hier te lande, „dat het publiek huivert om in industrieele ondernemingen „deel te nemen. Wat zal men antwoorden als men ver- „neemt, dat ten behoeve van één persoon zulke contracten „gesloten worden? Hoe is dat te rijmen met het beginsel, „dat de nationale zaak op den voorgrond moet treden. „Hoe dit zij, de overlegging van dit contract is het beste „argument voor het gedane voorstel. Aan de aanneming „daarvan staat deze sluiting niet in den weg want ze is „nietig, daar directeuren op dit punt hunne bevoegdheid „zijn te buiten gegaan. Art. 18, 2de alinea, toch der be- „staande statuten luidt: „zij (de directeuren) benoemen „de scheepsgezagvoerders, de cargadoors, de agenten en „in het algemeen het dienstdoende personeel, regelen „hunne bezoldigingen en kunnen hen ontslaan, indien „hun zulks raadzaam mocht voorkomen." Indien „nu het ontslag der cargadoors de Vries en C°. aan de „directie raadzaam mocht voorkomen, zou dit contract „haar beletten dat ontslag te geven. Vandaar dat het „door deze directeuren op eigen risico is aangegaan en „als zijnde in strijd met de statuten de maatschappij „niet bindt."

Wij zullen de verdere discussie over deze zaak niet

volgen, waaraan de heeren Mr. J. Pols, Mr. E. N. Rahusen, J. C. de Vries, Jhr. C. Hartsen, F. J. Plate benevens de Advokaat-consulent der maatschappij en de Directeur Boissevain deel namen. Daar ieder spreker als hij geëindigd had, met eene regelmatige onpartijdigheid door de aanwezigen werd geapplaudisseerd was het moeijelijk daaruit te besluiten of de vergadering zich vóór of tegen het gesloten contract verklaarde. Op het einde dezer discussie werd echter ook op het gevoel der vergadering gewerkt, door te herinneren, dat de heer Boelen een der oprigters zijnde, zulks tot verontschuldiging van het misschien wel wat heel voordeelig cargadoors-contract kon verstrekken en toen stond de heer Plate, voorzitter der kamer van koophandel (sedert deze vergadering door Z. M. den Koning met de orde van den Nederlandschen Leeuw begiftigd) op, om te verklaren dat toen hij in Rotterdam met ijver en goed gevolg voor de oprigting der stoomvaart-maatschappij „Nederland" in de bres was gesprongen, hij zich niet had kunnen voorstellen, dat een der oprigters zich bij het directeurschap ook het uitsluitend cargadoorschap zou hebben doen toekennen, welke handelwijze door hem niet delicaat werd geacht.

Hoewel nu de behandeling der zaak van het cargadoorschap een niet onbelangrijk licht over de intieme geschiedenis der maatschappij heeft geworpen, zoo was zij toch van meer ondergeschikt belang en daarom valt het zeer te betreuren dat daaraan het grootste gedeelte van den tijd der vergadering is gewijd, en dat de Rotterdamsche heeren niet liever hun onmiskenbaar talent aan de hoofdkwestie, dan aan deze ondergeschikte kwestie hadden gewijd. Zoo als men weet, de beurs te Amsterdam begint ten drie ure, vóór dien tijd gaat ieder koopman nog gaarne eens

naar zijn kantoor om te zien of er nog brieven zijn gekomen en om de uitgaande stukken te teekenen; toen dus de hoofdzaak zou behandeld worden, was de meest kostbare tijd reeds door de bijzaak, die tot geen praktisch resultaat had geleid, verslonden en een ieder keek reeds op zijn horologie.

Nadat het lid van den Raad van bestuur A. C. Wertheim, tevens lid der firma, van wie men verwacht dat zij een krachtigen steun zal geven aan de te sluiten leening, de vergadering had voorgesteld deze onvruchtbare discussie te sluiten en liever het finantiëele punt, waar het meer op aan kwam te behandelen, kwam de heer J. D. Fransen van de Putte met een voorstel voor den dag.

Na zijne afkeuring te hebben doen kennen over het contract, dat aanleiding had gegeven tot het voorstel zijner Rotterdamsche vrienden, meende hij nu ook dat men die zaak maar verder moest laten rusten en nu trad hij op om een *conciliant* voorstel te doen. Het meest dringende zeide hij, is dat het geld op is en dat er nog veel geld moet zijn. Hier moeten wij dus ten spoedigste in voorzien. Daarom stelde hij voor alleen de artikels 3 tot en met 8 der voorgestelde gewijzigde statuten te behandelen en dan eene commissie te benoemen om over de verdere veranderingen in de statuten de aandeelhouders in eene nadere vergadering voor te lichten.

Dit conciliante voorstel zag de heer Fransen van de Putte door zijne Rotterdamsche vrienden onmiddelijk ondersteund en door de heeren van het bestuur, met toestemming van den advokaat-consulent, met graagte overgenomen. Alleen een bestuurslid scheen door gebaarden een eenigzins afwijkend gevoelen kenbaar te maken, waarvan de juiste beteekenis echter niet ter kennis der aan-

deelhouders is gekomen. De aandeelhouder des' Amorie van der Hoeven deed de zeer bescheiden vraag of het gewigtige punt, om weer drie en een half millioen ter beschikking van het bestuur te stellen, zonder dat men nog iets wist over de wijze hoe de vorige verbruikt waren, zoo maar zonder eenige gedachtenwisseling zou afgedaan worden, doch al de heeren keken op hunne horologies, schudden bedenkelijk het hoofd, tijd voor gedachtenwisseling was er niet meer, er moest maar gestemd worden. Een ander aandeelhouder die later ook nog eenige bedenkingen in het midden wilde brengen, werd daarin door luidruchtige applaudissementen verhinderd.

In andere landen heeft men soms de gewoonte de sprekers die men niet wil hooren uit te fluiten. In Amsterdam applaudisseert men zoo hard dat niemand den persoon die het woord voert, kan hooren en hij ten einde raad er van af ziet. Zoo werd in deze vergadering gehandeld en in die van stemgeregtigde aandeelhouders der Nederlandsche handelmaatschappij, den 8 November 1871 in dezelfde zaal van het Amstelhôtel gehouden. Iemand dood te applaudisseeren is misschien beleefder dan hem uit te fluiten, doch het resultaat is hetzelfde. Men verhindert de minderheid die toch ook het regt heeft gehoord te worden, hare bedenkingen, hoe bescheiden dan ook, te doen kennen. Hierboven is gezegd dat het duidelijk was dat er maar gestemd moest worden. Doch ook dat werd niet verlangd; alles moest bij acclamatie aangenomen worden.

Zoo ging het met art. 3, waarbij werd aangenomen dat de duur der vennootschap van 25 jaren tot 50 jaren wordt verlengd.

Artikel 4 waarbij de groote finantiëele kwestie moest

behandeld worden, het kapitaal van zes tot tien millioen verhoogd en eene tweede serie van aandeelen groot drie en een half millioen moest toegestaan worden, waarvan het echter zeer twijfelachtig is of ze ooit aandeelen zullen worden en niet altijd obligatien zullen blijven, zou nu ook maar bij acclamatie worden aangenomen.

Een der Rotterdamsche heeren verklaarde echter dat hij tegen de bepalingen van dit en van artikel 8 zou stemmen, indien hem niet de verzekering werd gegeven dat al had het bestuur de nieuwe drie en een half millioen, het de twee nieuwe stoomschepen niet zou bestellen voor dat de commissie, door den heer Fransen van de Putte voorgesteld, haar rapport zou hebben uitgebragt. Door de sprekers die hierover het woord voerden werd het onaannemelijke van dit denkbeeld betoogd: het ijzer stijgt in prijs bij den dag, zoo niet bij het uur, hoe later dus de bestelling, hoe duurder de schepen. Van den kant van het bestuur hebben aandeelhouders de verlangde toezegging niet hooren geven; desniettemin stemden de Rotterdamsche heer en zijne vrienden, alle vóór art. 4. — Zoo men een volledig en authentiek verslag van het verhandelde had, zou, wij zijn er van overtuigd, deze schijnbare inconsequentie, voorzeker voldoende opgehelderd zijn.

De heer E. P. de Monchy kwam nu met eene allezins gegronde bedenking voor den dag. Hij meende dat de laatste alinea van art. 4, luidende: „geene uitgifte van aandeelen zal immer kunnen plaats vinden beneden pari," nu moest wegvallen. Hij betoogde in de meest beleefde en parlementaire termen dat die bepaling eigenlijk een wassen neus is.

Men spreekt in art. 4 van eene tweede serie aandeelen, doch men laat de vergadering besluiten dat eene leening zal

worden aangegaan van drie en een half millioen, op de voorwaarden omschreven in art. 8 der statuten, in welk artikel is bepaald, dat aan de obligatien dezer leening het regt is verbonden, om te allen tijde tot pari-koers en tot het nominaal bedrag der obligatien inwisseling te erlangen in aandeelen der tweede serie, tot welk einde deze aandeelen zullen worden gesteld onder berusting der Nederlandsche Bank.

Nu zal veel afhangen van de wijze en voorwaarden waarop de obligatien worden uitgegeven. Eene uitgifte à pari en à 5 % zou zeker voor de maatschappij wenschelijk zijn. Is het echter denkelijk, dat voor dien prijs de leening door een bankier of vereeniging van bankiers zal worden aangenomen? Wanneer men nu om geene obligatien rentende 5½ of 6 % uit te geven, zich tot eene rente van 5 % bepaalt, zal men waarschijnlijk voor die stukken aan de maatschappij een minderen prijs, misschien 95, 90 % of misschien nog minder uitkeeren.

Zoolang de aandeelen niet meer dividend uitkeeren dan de obligatien rente geven, zal niemand eene obligatie tegen een aandeel ter inwisseling aanbieden. Dat dit wel eenmaal het geval zal worden, vooral nu de levensduur der maatschappij tot 50 jaren verlengd is, is allezins te hopen. Of het echter spoedig het geval zal zijn, laat zich eenigzins betwijfelen, zonder al te pessimistisch te zijn, daar nu ligt twee en een halve ton aan rente en aflossing van de uit te geven obligatien zullen moeten betaald worden, vóór dat er van eenig dividend der oorspronkelijke aandeelen sprake kan zijn. Wanneer nu echter eenmaal dat dividend tot acht, tien en meer percenten geklommen is, dan zullen de houders der obligatien die in aandeelen gaan verwisselen; dan zijn die aandeelen wel niet facto beneden pari uitgegeven,

maar ze vervangen toch obligatien, waarvoor bij de uitgifte het volle bedrag niet in de kas der maatschappij is gevloeid. De laatste alinea van art. 4 kon dus veilig achterwege blijven, daar het eene bepaling bevat die in werkelijkheid zal ontdoken worden.

Dit was, zoo wij ons niet vergissen (want het werd hoe langer hoe moeijelijker de sprekers goed te verstaan) de gang der denkbeelden van den heer de Monchy, al zij het dan ook in eenigzins andere bewoordingen uitgedrukt. Naar onze bescheiden overtuiging valt er dan ook niets tegen in te brengen. Men zou verwachten, dat aan het gevoelen van den grijzen president der Nederlandsche handelmaatschappij in eene vergadering grootendeels uit kooplieden te zamen gesteld, eenige waarde zou worden gehecht. De heer de Monchy werd dan ook niet dood geapplaudisseerd, doch de heeren keken op hunne horologies en men ging over tot de orde van den dag.

Die orde van den dag scheen bepaaldelijk te zijn dat er niet zou gestemd worden; alles moest bij acclamatie aangenomen worden.

Toen de heer des Amorie van der Hoeven, niet afgeschrikt door de weinige aandacht aan zijne eerste rede geschonken, te kennen gaf dat artikel 4 hem belangrijk genoeg toescheen om eene hoofdelijke stemming te motiveeren en dit door eenige weinige aandeelhouders in zijne nabijheid zittende werd ondersteund, is over artikel 4 eene hoofdelijke stemming gehouden, waaruit bleek dat slechts 27 stemmen zich tegen het voorstel verklaarden.

Verpletterende uitkomst voor den heer des Amorie van der Hoeven! Hij had ruim een kwartier uurs aan den tijd der aandeelhouders ontnomen, om te doen constateeren dat

slechts 27 stemmen er bezwaar in zagen, op nieuw drie en een half millioen ter beschikking te stellen eener zaak, wier geldelijk beheer geheel in het duister bleef en waaromtrent men de aandeelhouders met niet de minste inlichting had vereerd. De heer des Amorie van der Hoeven had er zeker niet op gerekend dat velen, die naar de vergadering gaande aan hunne ontevredenheid luide lucht gaven en zich hadden voorgenomen eens ferm de waarheid te zeggen, toch voor art. 4 zouden stemmen, daar weinig personen den moed hebben, met de minderheid mede te stemmen.

Indien art. 4 ware afgestemd geworden, waartoe volgens art. 29 der statuten slechts een vierde der stemmen, in dit geval 94 stemmen noodig waren geweest, zou men zich op een zuiver standpunt hebben bevonden. Dan ware de geheele herziening der statuten van het finantiëele punt afhankelijk gebleven; men had dan het Belgische stelsel toegepast „point de redressement de griefs, point „de subside.” Nu men het finantiëele wapen uit de handen heeft gegeven, hangt men van de welwillendheid der heeren van het bestuur en commissarissen af, die met hulp van vrienden en magen ligt een vierde der stemmen bijeen kunnen brengen om alle ingrijpende veranderingen in de statuten te doen verwerpen. Zonder nu aan de goede trouw en de waarachtige liefde dier geachte mannen voor de zaak, die zij op touw hebben gezet, in de verste verte te willen twijfelen, ligt het echter in den aard der zaak dat zij eene zekere voorliefde moeten hebben, die zelfs op eene innige overtuiging kan gegrond zijn, voor hetgeen zij voorstellen en die dus hetgeen door anderen wordt voorgesteld met minder ingenomenheid doet ontvangen.

Toen art. 4 was aangenomen en dus de hoofdzaak was

uitgemaakt, hield men zich natuurlijk niet lang met de artikelen 5, 6, 7 en 8 bezig, die even als het besluit om het bestuur te magtigen eene leening van *f* 3.500.000 aan te gaan, zonder gedachtenwisseling en zonder stemming werden aangenomen.

Nu moest nog de commissie voorgesteld door den heer Fransen van de Putte benoemd worden. Aan eene regelmatige benoeming van vijf personen, door eene vergadering, waarvan de groote meerderheid het horologie in de hand naar de deur stond te kijken, viel natuurlijk niet te denken. Op voorstel van den heer J. C. de Vries werd dus besloten de benoeming dier heeren maar aan den heer Fransen van de Putte over te laten, die op verzoek van den voorzitter zich zelven in de eerste plaats benoemde en zich verder toevoegde de heeren Jhr. C. Hartsen, N. G. Pierson, L. Pincoffs en P. H. Holzman. Hoewel tegen de benoemde heeren geen de minste bedenking hebbende, schijnt echter betreurd te mogen worden, dat onpartijdigheidshalve de heer van de Putte, den heer des Amorie van der Hoeven die den moed had gehad de minderheid te vertegenwoordigen, ook niet in de commissie benoemd heeft.

Hiermede was dus de vergadering afgeloopen, toen een der aandeelhouders nog een eenvoudig woord ten behoeve der Nederlandsche nijverheid meende in het midden te mogen brengen. Het feit, dat de schroefbladen van den Engelschen fabriekant zich niet door bijzondere deugdzaamheid hebben gekenmerkt, kon wel door niemand weersproken worden; de wensch daarbij uitgesproken, dat men nu ook eens de proef met Hollandsche schroefbladen zou nemen, werd door de uiteengaande vergadering met een verstrooid oor aangehoord.

III.

Hiermede zou de zaak als afgedaan kunnen beschouwd worden, zoo de aandeelhouders niet nog een verslag van de benoemde commissie hadden te wachten en het dus voor sommigen misschien van eenig belang kan geacht worden, de gedachten te laten gaan over datgene, wat men van dat verslag en de daarbij voor te stellen wijzigingen, meent te mogen verlangen.

Op den voorgrond dan mag gesteld worden, dat men van de kundige, geachte en in zaken doorkneede mannen, welke de commissie zamenstellen, niet anders dan een voortreffelijk stuk kan te gemoet zien.

Het denkbeeld, dat de heer Fransen van de Putte op den voorgrond stelde, was dat hij een conciliant voorstel deed. Die hoofdgedachte moet door ieder toegejuicht worden. Wie zou niet gaarne zien, dat in de behandeling van alle lands- en bijzondere zaken het conciliante niet alleen met woorden maar ook met daden op den voorgrond werd gesteld? Door grieven op te halen, ongegronde verwijten te doen, noodelooze beschuldigingen voort te brengen, zou het crediet der maatschappij voorzeker, en ten gevolge daarvan, ook de belangen der aandeelhouders stellig benadeeld worden. Doch het conciliante moet niet zoo verre gaan dat men niet met vaste hand de wonde peile en het geneesmiddel, al is het onaangenaam van smaak, toediene; dat men bij het *suaviter in modo*, toch het *fortiter in re* niet geheel vergete.

Hetgeen de aandeelhouders met volle regt mogen te gemoet zien is tweeledig. Vooreerst eene duidelijke en volledige uiteenzetting van het voorledene; vervolgens een

voorstel der wijzigingen in de statuten, die, hoeveel omvattend en ingrijpend ook, noodig worden geacht om aan de vennootschap een krachtig leven, aan de vennooten eenige rente, al moge die dan ook zeer matig zijn, te verzekeren.

Wat het eerste punt betreft, zoo heeft de heer Fransen van de Putte bij de gehouden discussie verklaard, dat er niets aan was van al de ongunstige geruchten, die over de maatschappij geloopen hadden. Vermits hij meer dan de overige aandeelhouders van nabij met de zaken der vennootschap bekend blijkt te zijn, zoo rust nu ook op hem de verpligting zijn licht op den kandelaar te plaatsen en voor al de aandeelhouders te doen schijnen.

Eene ruime plaats in die mededeeling zal dus moeten innemen de geschiedenis van al wat met de bestelling, aflevering en keuring der tot nu niet gelukkige stoomschepen der maatschappij in verband staat, of daarbij eene billijke en voordeelige mededinging, dan wel in het oogvallende bevoorregting van eenen enkelen scheepsbouwmeester heeft plaats gehad.

In de tweede plaats mag men voorzeker eene ruime uiteenzetting der tot nu gevoerde exploitatie te gemoet zien. Is het waar, dat men goederen voor een ongehoorde lage vracht voor heenreis heeft aangenomen en ten gevolge daarvan of van slordig beheer twee volle ligters aan het Nieuwe Diep zijn blijven liggen met goederen, die niet meer geladen konden worden, hoe groot is het aantal passagiers op elke heen- en terugreis geweest, hoeveel en welke goederen zijn op elke reis medegenomen en tot welke vrachten; wat is het kolen-verbruik per etmaal geweest, welke finantiëele nadeelen heeft het breken der schroefbladen na zich gesleept, enz. enz.? Al deze en

dergelijke vragen zullen, hopen wij, in het verslag der commissie eene volledige beantwoording vinden. Eerst wanneer men over het tot nu toe gevoerde beheer een juist oordeel kan vellen, kan men ook met kennis van zaken overwegen, welke veranderingen in de statuten noodzakelijk zijn, en niemand zal meer reden hebben om zich te verheugen dan de aandeelhouders, wanneer zij door cijfers en daadzaken het gunstige getuigénis van den heer Fransen van de Putte bevestigd zien.

De aan te brengen wijzigingen in de statuten, en dit is de tweede zaak die men van de commissie verwacht, zijn voor de toekomst der vennootschap van het hoogste gewigt.

Het voorname punt dat zich reeds dadelijk voordoet is de zamenstelling van het bestuur. Dienaangaande heeft de heer Fransen van de Putte zijn gevoelen reeds kenbaar gemaakt; hij heeft zich bepaald voor een eenhoofdig bestuur, met verwijzing naar de maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen, verklaard. Met belangstelling kan men te gemoet zien of de meerderheid der medeleden zijner commissie zich met zijn gevoelen vereenigen.

De WENKEN door den heer Daum bij de in werking koming der stoomvaart-maatschappij gegeven, verdienen ook nu nog allezins door de commissie overwogen te worden. Hij, die vroeger als gevolmagtigde der firma W. Cores de Vries eene stoomvaart in Nederlandsch-Indië bestuurde, waarvan in *ééne maand* te Batavia meer stoomschepen aankwamen en vertrokken, dan de maatschappij „Nederland" *in een geheel jaar* zal expediëeren, meent dat het bestuur dezer maatschappij noodeloos omslagtig en kostbaar is en voor groote vereenvoudiging vatbaar. Is de commissie van dit gevoelen, dan kan tevens op het voorbeeld der

leden van de vroegere directie van de exploitatie-maatschappij gewezen worden, die vrijwillig hunne betrekkingen ter beschikking van de algemeene vergadering stelden en achtereenvolgens elders een goed heenkomen zochten, zonder door winstgevende contracten of andere voordeelen schadeloos gesteld te worden.

Wanneer dit denkbeeld van den voorzitter der commissie bijval vindt, dan zou tevens kunnen overwogen worden of het geheele raderwerk der vennootschap niet te zamengesteld is en of één directeur, benevens een Raad van commissarissen, waarvan een drietal de bevoegdheden van den tegenwoordigen Raad van bestuur zou kunnen hebben, eenigzins op den voet zoo als thans bij de exploitatie-maatschappij plaats vindt, niet voldoende zouden zijn.

Mogt dit denkbeeld geen bijval vinden en men twee directeuren, leden van eenen Raad van bestuur willen behouden, dan zal het toch altijd wenschelijk zijn dat, betreffende de kosten van het tegenwoordige bestuur, licht aan de aandeelhouders worde verschaft. — Wanneer men zijne directeuren zeer ruim bezoldigt, dan heeft men het regt te vorderen, dat zij zich uitsluitend toewijden aan de zaak waarvoor zij betaald worden. Houden zij echter ook hunne particuliere zaken aan en geven zij daaraan een groot gedeelte van hunnen tijd, dan kunnen zij geen aanspraak op eene ruime bezoldiging maken.

In het belang der zaak is het ontwijfelbaar eenen directeur goed te bezoldigen, doch dan ook te vorderen dat hij geheel zijn tijd en al zijne krachten aan de vennootschap toewijde.

Het is te wenschen dat, welke veranderingen men ook in de attributen en het aantal leden van den Raad van

bestuur en commissarissen voordrage ook de wijze van benoeming door de commissie wel overwogen worde. Nu wordt in de statuten overal voorgeschreven dat de keuze moet geschieden uit een *voordragt* van twee personen. De bevoegdheid van aandeelhouders is hierdoor uiterst beperkt. In vele vennootschappen heeft er alleen eene *aanbeveling* plaats. In elke groote vergadering is eene aanbeveling bij het doen van keuze van personen zeer wenschelijk; het is eene vingerwijzing die in den regel wordt opgevolgd, doch zij beperkt niet de vrijheid der aandeelhouders. Doch zoo veel verder te gaan als in de statuten der stoomvaart-maatschappij geschiedt en eene keuze verpligtend te maken tusschen de twee personen die de Raad van bestuur in overleg met commissarissen goed vindt voor te dragen, schijnt niet wel overeen te brengen, met de beginselen van vrijheid, thans door de meeste maatschappijen aangenomen.

De kwestie der benoeming van de scheepsgezagvoerders en cargadoors, bij de algemeene vergadering eerst vooropgesteld, doch later geheel onbeslist gebleven, verdient ook wel de aandacht der commissie. Wanneer tot het stelsel van éénen directeur en eenen Raad van commissarissen werd overgegaan, dan zou art. 14 der statuten van de maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen met vrucht kunnen geraadpleegd en *mutatis mutandis* misschien grootendeels kunnen gevolgd worden.

Eene zaak waarop aandeelhouders met regt aanspraak kunnen doen gelden, is op juistere kennis van den financiëelen toestand der maatschappij. Hetgeen hun in dit opzigt bij de statuten wordt toebedeeld, is al bijzonder mager. In de algemeene vergadering van Mei wordt door directeuren de balans overgelegd en door den voorzitter

van den Raad van bestuur, zoo deze voorgestelde wijziging wordt aangenomen, verslag gedaan omtrent den toestand der maatschappij. Er is zelfs niet bepaald dat de balans en het verslag gedrukt en voor al de aandeelhouders verkrijgbaar zullen gesteld worden.

Waarom wordt niet hier zoo als in vele maatschappijen, al zijn er commissarissen, toch jaarlijks eene commissie uit de aandeelhouders benoemd, om de balans met al zijne justificatoire bescheiden te onderzoeken en deswege aan de algemeene vergadering verslag uit te brengen?

Door de reeds meermalen genoemde maatschappij tot exploitatie van staatsspoorwegen, wordt jaarlijks een zeer uitgebreid verslag in druk uitgegeven en voor een ieder verkrijgbaar gesteld en bovendien worden de balans en de winst- en verlies-rekening met al hare tallooze bescheiden, die van eene uiterst naauwkeurige boekhouding getuigen, nadat zij door commissarissen zijn goedgekeurd, onderworpen aan eene commissie van vijf aandeelhouders, daartoe door de vorige algemeene vergadering vrijelijk verkozen. Eerst nadat die commissie haar praeadvies heeft uitgebragt, wordt het dividend op voorstel van den raad van commissarissen, door de algemeene vergadering vastgesteld.

De exploitatie-maatschappij heeft in het lot van vele dergelijke ondernemingen gedeeld; hare kinderjaren waren finantiëel niet gelukkig en ook daar hebben de leerjaren geld aan de aandeelhouders gekost. Doch dit kan men wel aannemen, dat, zoo ook daar alles in een geheimzinnig floers ware gehuld geweest en zij hare zaken niet telken jare op de meest volledige wijze aan de aandeelhouders had opengelegd, zij hare finantiëele moeijelijkheden

niet zoo spoedig zou hebben doorgeworsteld, als nu het geval is geweest. Het is daarom dat ook dit punt bescheidenlijk, in het belang onzer vennootschap, onder de aandacht der benoemde commissie wordt gebragt.

Wanneer nu kortelijk het bovenstaande geresumeerd zal worden dan komt men tot het volgende besluit:

dat alhoewel de behandeling van zaken, zoo als die in de algemeene vergadering van den 25 Maart plaats vond, niet geschikt is om den tegenzin of zelfs den schroom te overwinnen van hen die ongaarne een gedeelte van hun fortuin aan dergelijke vennootschappen toevertrouwen, nu eenmaal door het toestaan der aangevraagde gelden het bestaan der vennootschap voor het oogenblik gered is, hetgeen uit een *nationaal* oogpunt als een geluk kan beschouwd worden, het grootendeels van de benoemde commissie zal afhangen, om nu ook haar verder leven en hare bloei te verzekeren, door die veranderingen in de statuten voor te stellen, welke daartoe het hare kunnen bijdragen.

Het voorstel moet een goed afgerond geheel zijn, want door amendementen die plotseling in eene talrijke vergadering worden opgeworpen, laat zich zulk een arbeid wel verknoeijen maar niet verbeteren; alles zal dus van de commissie afhangen.

Laat ons derhalve met vertrouwen dien arbeid te gemoet zien, laat ons hopen dat de pogingen die vaderlandsche mannen gedaan hebben, om eene nationale stoomvaart naar het schoone Insulinde tot stand te brengen, niet beschaamd worden, dat de kapitalen daarvoor beschikbaar gesteld, niet geheel onvruchtbaar mogen zijn weggegeven

en dat de vorstelijke Eere-voorzitter, die met zulk een warm hart deze zaak in het leven heeft geroepen en zich voorzeker ook gaarne zal vereenigen met al wat dat leven kan bestendigen, lange jaren getuigen moge zijn van den bloei eener onderneming die Nederland aan zijn krachtig initiatief heeft te danken.

